Bavar. 40
183

4° Bavar. 183

Lorsch

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Die

Heidelberg-Würzburger Bahn.

Veröffentlicht durch den Stadtmagistrat Miltenberg

Würzburg.
Stahel'sche Buch- und Kunsthandlung.
1857.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Druck von F. C. Thein.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Der gegenwärtige Zeitpunkt trägt in seinem Schooße für gar manche Stadt die Lösung der Frage über ihre künftige Existenz in dem allgemeinen Weltverkehre. Man kann sich darüber nicht täuschen, daß jene Stadt, jene Gegend, welche von einer Eisenbahn nicht berührt wird, forthin darauf verzichten muß, im Handel und in der Industrie an der allgemeinen Concurrenz Theil nehmen zu dürfen.

Diese Verhältnisse lassen es begreiflich erscheinen, warum stets neue Eisenbahnprojekte auftauchen und warum bei jedem dieser Projekte bedeutende Differenzen bei Ermittlung der Richtung der neu projektirten Bahn entstehen, um wo möglich an den Vortheilen der Bahn participiren zu können, und weil doch nicht allen Lokalinteressen Rechnung getragen werden kann. Ueberall aber, wo nicht ein allgemeines Handelsinteresse anerkanntermaßen der projektirten Richtung zu Grunde liegt, wird das Projekt ebenso schnell verschwinden, als es aufgetaucht ist. Bei Beurtheilung eines jeden Eisenbahnprojektes werden daher immer die Fragen entscheidend sein müssen:

Ist die projektirte Eisenbahn für das national-ökonomische Interesse ein Bedürfniß und dann, welche Richtung muß die Bahn nehmen, wenn sie dieses Interesse nach allen Seiten befördern soll.

Unter den vielen Eisenbahnprojekten, welche in der neueren Zeit Gegenstand der Erwägungen und der öffentlichen Erörterungen waren, befindet sich auch die Eisenbahn von Heidelberg nach Würzburg.

Eine Untersuchung, ganz parteilos angestellt, nach Anleitung der obigen zwei Fragen, wird unbezweifelt zu folgendem Resultate führen.

A. Die Heidelberg-Würzburger Bahn ist gegenwärtig, vom Standpunkte der national-ökonomischen Interessen aus betrachtet, unbestreitbar ein allgemeines Bedürfniß, insbesondere für Bayern und Baden.

Digitized by Google

1) Betrachten wir die Eisenbahnen Deutschlands, so finden wir wohl die Richtung von Süden nach Norden gut vertreten, aber nicht eine einzige Linie, die den Südwest mit Nordost verbinde, und doch wäre dieses gerade die wichtigste Linie für den Handel Deutschlands, weil dadurch eine Verbindung Frankreichs mit dem Nordosten Europa's vermittelt wird.

Durch die projektirte Eisenbahn von Heidelberg nach Würzburg würde der nächste Weg von Südwest nach Nordost durch Deutschland geführt und der ganze Güterverkehr aus Frankreich über Straßburg nach Leipzig müßte sich nothwendig diesem Wege zuwenden.

2) Dieser Schienenweg müßte sich auch deßhalb einer sehr starken Frequenz zu erfreuen haben, weil er die kürzeste Route ist, wie ein Blick auf die Karte zeigt. Es möchte demzufolge auch nicht zu bezweifeln sein, daß der Güterverkehr von Südwest nach Nordost diesem Wege vor jenem auf der Main-Weser-Bahn den Vorzug geben wird. Es leuchtet daraus schon ein, daß die Behauptung, durch diesen Schienenweg würde den bayerischen Bahnen, insbesondere der Spessartbahn, Abbruch gethan, eine ganz unrichtige ist, im Gegentheile würden durch diese Verbindungslinie von Heidelberg nach Würzburg die nach Leipzig und nach Nordosten bestimmten Güter den Weg von Straßburg über Heidelberg, Würzburg, Bamberg, Hof u. s. w. nehmen, während sie bis jetzt den Weg von der Main-Neckar- auf die Main-Weser-Bahn genommen hatten. Ebenso würde sich der Güterzug von Nordost nach Südwest gestalten.

Auf diese Weise darf an der Rentabilität dieser Heidelberg-Würzburger Bahn nicht gezweifelt werden.

3. Auch die bayerische Ostbahn würde auf diese Heidelberg-Würzburger Bahn und ebenso umgekehrt einen sehr vortheilhaften Einfluß ausüben, weil dann auch der Verkehr aus dem Osten nach dem Westen sich dieser Heidelberg-Würzburger Bahn als der geradesten und kürzesten Richtung bedienen würde. Vom atlantischen Meere, Havre, Paris, Mannheim, Miltenberg, Wertheim, Würzburg, Bamberg nach Prag ist eine beinahe schnurgerade Linie.

Digitized by Google

4 Für den bayerischen Staat hat diese Eisenbahnverbindung von Würzburg und Heidelberg den außerordentlichen Vortheil, daß hiedurch eine unmittelbare Verbindung zwischen dem diesseitigen Bayern mit der Rheinpfalz hergestellt wird. Während diese Verbindung mit einem sehr bedeutenden und kostspieligen Umwege über Aschaffenburg, Hanau, Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg gesucht werden mußte, würde nun diese Verbindung direkt von Würzburg nach Heidelberg vermittelt werden. Hiedurch würde demzufolge ein enormer Umweg und Kostenaufwand beseitigt.

5) Die Wichtigkeit dieser Heidelberg-Würzburger Bahn ist auch nicht nur von Seiten des Publikums zur Genüge gewürdigt worden, sondern es haben sich auch sowohl die königl. bayerische, wie die großherzogl. badische Regierung dafür ausgesprochen, wie insbesondere die badischen Kammerverhandlungen hierüber den Nachweis liefern. Es kann demnach die erste Frage, ob die Heidelberg-Würzburger Bahn wirklich ein allgemeines Bedürfniß ist, nicht mehr zweifelhaft sein.

B. Es handelt sich nun weiter darum, welche Richtung soll diese Heidelberg-Würzburger Bahn nehmen, wenn sie ihrem Zwecke vollkommen entsprechen soll.

Vor Allem ist man noch im Zweifel, ob der Anknüpfungspunkt an der badischen Rheinbahn Heidelberg oder Wiesloch sein solle.

Wiesloch möchte der geeignete Ort hierzu nicht sein und weit hinter Heidelberg in Bezug auf Zweckmäßigkeit und Rentabilität der Bahn zurückstehen.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß, wo immer Bahnlinien an Nebenorten zusammentreffen, Inkonvenienzen in Bezug auf die Fahrpläne entstehen. Der Aufenthalt der Züge ist dort nicht von so langer Dauer als an den Hauptstationen. Bringt die eine Linie einen außergewöhnlich langen Zug, so ist durch den längeren Aufenthalt die Fahrordnung der anderen Route gestört.

Digitized by Google

Die Bahnhoflokalitäten zu Heidelberg würden höchst wahrscheinlich nach zu treffender Uebereinkunft mitbenützt werden können; bei Wiesloch würden die Lokalitäten nicht ausreichen, vielmehr ein neuer Bahnhof errichtet werden müssen.

Jeder Staat hat seine eigenen Vortheile bei Bewilligung einer Bahnlinie im Auge, und es gibt Vortheile, deren Berechtigung auch der andere Staat wird anerkennen müssen.

Für Bayern muß die Bahnlinie Heidelberg-Würzburg deshalb eine sehr erwünschte sein, weil sie mittels der Heidelberg-Mannheimer Bahn eine unmittelbare und nächste Verbindung des diesseitigen mit dem jenseitigen Bayern herstellt. Wird nun der Anknüpfungspunkt Wiesloch, so ist diese Verbindung durch einen bedeutenden Umweg erschwert, ohne daß durch die Wahl dieses Ausgangspunktes auch nur der entfernteste Vortheil für die projektirte Bahn dadurch erworben würde. Es möchte demnach Heidelberg zweifellos der passende Ausgangspunkt für die Heidelberg-Würzburger Bahn sein.

Was nun die nähere Richtung anbelangt, welche die Bahnlinie nehmen soll, so sind zwei Richtungen in Vorschlag gebracht, die eine über Mosbach, Adelsheim, Königshofen, Grünsfeld nach Würzburg, durch das sogenannte badische Bauland, die andere über Eberbach, Ernstthal, Amorbach, Miltenberg, Wertheim nach Würzburg, durch das untere Mainthal.

Die Entscheidung der Frage über die eine oder die andere Richtung ist für die zu berührenden Städte eine Lebensfrage; daher nun reiflich erwogen werden soll, welcher Route der Vorzug zu geben sein wird.

1) Vor Allem muß bei Annahme der bestimmten Richtung einer Bahn auf die Handels- und Industrieverhältnisse der zu durchziehenden Gegend Rücksicht genommen werden.

Die bisher gemachte Erfahrung stimmt vollkommen mit der bislang befolgten Theorie überein, daß eine Bahn auf der einen Seite nur da rentabel sein kann, wo Handel und Industrie vorhanden ist, und daß auf der anderen Seite die Eisenbahn die Bestimmung hat,

Digitized by Google

Handel und Industrie zu fördern. Man hat hiernach stets bei Anlagen von Eisenbahnen die vorhandenen Handels- und Industrie-Etablissements vorzüglich ins Auge gefaßt.

Geht man nun von diesen Grundsätzen bei der Wahl zwischen den zwei vorliegenden Richtungen aus, so werden wir finden, daß das sogenannte Bauland zwar einen sehr fruchtbaren Boden und bedeutende Oekonomie, aber weder irgend einen Handel, oder Industriezweig hat, noch auch irgend ein Städtchen von Bedeutung besitzt. Die Eisenbahn würde die vorhandene Landwirthschaft nicht nur nicht heben, sondern den Einwohnern sogar einen bedeutenden Theil des sehr fruchtbaren Bodens entziehen, daher diese Bewohner die Durchführung einer Eisenbahn durch ihre Felder nicht einmal gerne sehen, weil sie mit dankbarer Anhänglichkeit an ihrem fruchtbaren Boden festhalten und jeden Schuh, den sie davon abtreten sollten, nur schmerzlich vermissen würden.

Betrachten wir dagegen die an der anderen Route gelegenen Städte und Städtchen, sowie die zu durchziehende Gegend überhaupt, so treffen wir daselbst nicht nur sehr gewerbthätige, industriöse Städte, wie Eberbach am Neckar, Amorbach, Mittenberg, Wertheim, sondern auch eine große Anzahl von Frucht-, Papier-, Oel- und Schneid-Mühlen, besonders aber großartige Eisenwerke, Maschinen-Werkstätten und einen beträchtlichen Handel.

Die Einwohner von Städten sind ja bekanntlich größtentheils auf Handel und Gewerbe angewiesen, da der Grundbesitz unbedeutend ist; diese Faktoren sind es aber, wie wir wissen, welche auf die Bahnen den vortheilhaftesten Einfluß haben.

Nur in der Nähe von Bahnen können gegenwärtig noch Industrie-Unternehmungen gedeihen, daher auch nur in deren Nähe derartige Niederlassungen entstehen, weil die Rohprodukte begreiflicherweise auf die wohlfeilste und schnellste Art herbeigeschafft und die Fabrikate billig und prompt an Ort und Stelle geliefert werden können.

Digitized by Google

Da der Odenwald billige Arbeitskräfte bietet, so würde unbezweifelt dessen Lage an der Eisenbahn Veranlassung zur Errichtung von Fabriken geben. Allein abgesehen von diesen billigen Arbeitskräften gibt es im Odenwalde an dem Muth- und an dem Erf-Bach eine große Anzahl Wassergefälle, welche unbenützt liegen.

Eine Eisenbahn, welche den Odenwald durchzieht, würde jedenfalls diese vortheilhaften Triebkräfte zum Nutzen der ganzen Umgegend wie der Eisenbahn in Bewegung setzen; denn bekannt ist, welchen Vorsprung ein Unternehmen hat, das mit der wohlfeilen Wasserkraft, gegen ein anderes, das mit dem kostspieligen Dampfe betrieben wird. Welcher außerordentliche Nutzen müßte sonach dem armen beschäftigungslosen Odenwalde aus dieser Eisenbahn erwachsen! Von diesen Vortheilen kann auf der anderen Eisenbahn-Richtung keine Rede sein.

2) Auch vom geographischem Standpunkte aus erscheint die Linie über Amerbach, Miltenberg, Wertheim nach Würzburg als die entsprechendere.

Es würde die Bahn auf dem linken Neckarufer bis Eberbach gehen, von da, wo der Neckar dem Maine am nächsten ist, bei Miltenberg den letztgenannten Fluß berühren und das untere Mainthal entlang bis Wertheim ziehen. Es würden auf diese Art Neckar und Main verbunden, hiedurch der Verkehr dieser beiden Flüsse gehoben und dem sehr heruntergekommenen Schifferstande unter die Arme gegriffen werden.

3) Bei Beurtheilung der Frequenz einer anzulegenden Bahn fällt unstreitig schwer in die Wagschale das numerische Verhältniß der Bevölkerung, welche von der Bahn berührt wird.

Es kömmt hier nicht sowohl auf die Einwohnerzahl jener Orte an, welche unmittelbar an der Bahn liegen, sondern es sind auch vorzüglich jene Gemeinden in's Auge zu fassen, welche in der Nähe der Eisenbahn wohnen. Legen wir nun unserer Berechnung für Bayern, Stumpf's Handbuch für Bayern und für Baden „die officielle Statistik für das Großherzogthum Baden" zu Grunde, so ergibt sich, daß, wenn die Bahn die Richtung durch das Bauland nimmt, sie

Digitized by Google

eine Bevölkerung von 13,413 Seelen antrifft, wählt die Eisenbahn aber die Route durch das Mainthal, so berührt sie eine Bevölkerung von 29,661 Seelen, also weit mehr, als das doppelte der vorerwähnten Richtung. Die Bahn hat daher von der Richtung durchs Mainthal, abgesehen von dem Güterverkehre, noch eine weit größere Personenfrequenz zu gewärtigen. Für die bayerische Regierung hätte diese Bahnrichtung auch noch den Vorzug, daß sie die Landgerichte Amorbach, Miltenberg, Prozelten und Klingenberg mit der Kreishauptstadt in eine unmittelbare Verbindung brächte.

4) Jedem Staate muß die Berechtigung zuerkannt werden, daß er bei der Anlage einer Eisenbahn seine eigene Sicherheit gegen alle Eventualitäten wahrt. Es wird nicht bezweifelt werden können, daß die Sicherheit eines Staates nicht nach allen Seiten so gewahrt ist, wenn sich eine Eisenbahn auf fremdem Boden bis beinahe unmittelbar vor einer Festung nähert, als wenn solche schon mehrere Stunden davon den vaterländischen Boden betritt.

Sollte die Heidelberg-Würzburger Bahn durch das sogenannte Bauland geführt werden, so würde sie bis unmittelbar vor Würzburg auf badischem Gebiete sich befinden und es könnte im Falle eines Krieges ein Truppencorps mittelst der Eisenbahn auf badischem Gebiete bis ungefähr eine Stunde vor Würzburg geworfen werden, während bei der Richtung durch das Mainthal die Eisenbahn schon in einer Entfernung von sechs Stunden von Würzburg in Bayern eintritt.

Wenn dieser Umstand an und für sich betrachtet auch nicht für so wichtig gehalten werden sollte, daß er allein für die Richtung der Bahnlinie maßgebend wäre, so möchte er doch unseres Erachtens in Verbindung mit den anderen wichtigen Momenten stark genug sein, um die königliche bayerische Regierung zu veranlassen, dem Baue einer Heidelberg-Würzburger Bahn nur dann ihrer Seits die Genehmigung zu ertheilen, wenn solche die Richtung durch das Mainthal nimmt.

*

Digitized by Google

5) Fragen wir die Techniker darüber, welche Bahnlinie leichter und billiger auszuführen sei, so wird auch diese Antwort zu Gunsten der von uns befürworteten Richtung ausfallen. Dieselbe dürfte mindestens 4 Stunden kürzer als jene durch das Bauland werden.

Das Terrain bietet nicht die geringste Schwierigkeit dar. Die Steigung von Eberbach bis zur Wasserscheide zwischen Neckar und Main übersteigt nie 1 %. Der dort an der Wasserscheide auf badischem Gebiete zu bauende Tunnel wird eine Länge von ungefähr 280 Fuß haben, seine Ausführung hat wenig Hindernisse im Gefolge; denn man findet nur Flötzgebirg und bunte Sandsteinformation. Die vorkommenden Felsen sind leicht zu bearbeiten und geben bei mäßiger Härte vorzügliche Bau- und Werksteine, jeder Gattung und Größe.

Das Gefäll von Amorbach nach Miltenberg wird kaum ein halb pCt. erreichen. Die übrige Bahnlinie ist fast von der Natur schon nivellirt.

Der Boden selbst ist steril und sandig, daher billig zu erwerben; dagegen würde der Grund und Boden der Bahn, wenn solche durch das fruchtbare Bauland geführt werden sollte, enorme Preise kosten und jedenfalls im Vergleich gegen die andere Linie zur Erwerbung eine weit größere als die doppelte Summe erfordern.

Alle Baumaterialien, als Steine, Holz und Sand, sind auf der Richtung durch den Odenwald und das Mainthal mit dem geringsten Aufwande und aufs Bequemste aus unmittelbarer Nähe zu beziehen und es kann die große Anzahl unbeschäftigter Arbeitskräfte des Odenwaldes aufs Billigste beim Baue verwendet werden.

6) Nehmen wir einmal an, es gefalle dem Geschicke, daß die Bahn durch das Bauland geführt werde, dann lägen die drei Städte Amorbach, Miltenberg und Wertheim in der Mitte zwischen zwei Bahnen, nämlich der Spessarter und der Heidelberg-Würzburger Bahn. Zu weit von beiden entfernt, als daß sie sich derselben zu ihrem Gebrauche bedienen könnten, und zu nah, als daß Jemand noch Gebrauch von der Straße durch diese Städte machen wird. —

Digitized by Google

Welches Loos stände ihnen bevor! Amorbach und Wertheim waren gewerbreiche kleine Residenzen, Miltenberg hatte einen sehr bedeutenden Handel und einen über Deutschlands Grenze hinaus bekannten Speditionshandel; auch Wertheim hatte viel Handel und Spedition. Im Gefolge dieser Verhältnisse haben sich in den frühesten Zeiten schon die Einwohner nach und nach von den bäuerlichen Beschäftigungen zurückgezogen, den geringen Grundbesitz, der allein zur Subsistenz ohnehin nie genügte, veräußert und sich mehr den städtischen Gewerben, dem Handel und der Industrie hingegeben.

Amorbach und Wertheim haben aufgehört, Residenzen, wenn auch kleine, zu sein, und das Speditionsgeschäft ist von Miltenberg und Wertheim verschwunden, verschwunden insbesondere seit Eröffnung der Spessarter Bahn, der Handel gelähmt und erschwert wegen der Entfernung von derselben.

Mit dem Aufhören der Residenz und mit dem Verschwinden der Spedition hat aber die Beschäftigung und der Nahrungsstand sehr zahlreicher Familien aufgehört; denn an die Stelle ihres bisherigen Erwerbes ist kein anderer getreten. Der größte Theil der Gemarkungsfläche, insbesondere zu Amerbach und Wertheim ist Eigenthum der Standesherrn, daher der Feldbau keinen Ersatz bieten kann.

Denken wir nur an den bedeutenden Schifferstand in Wertheim und Miltenberg! Nimmt die Bahn die Richtung durch das Bauland, so müßten diese Städte vollends verarmen und verödeu, ohne daß dem fruchtbaren Baulande ein besonderer Vortheil aus der Bahn erwüchse. Werden aber die genannten Städte von der Bahn berührt, so würde der wieder auflebende Handel und die sich mehrende Industrie Beschäftigung, Verdienst und Wohlstand herbeiführen und getrost könnten die fleißigen und gewerbthätigen Bewohner dieser Städte der Zukunft entgegensehen.

Digitized by Google

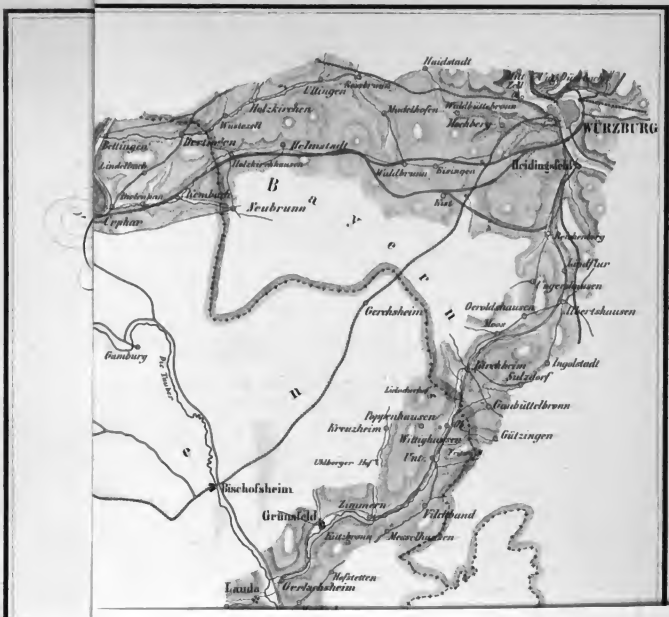
BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Wir ſind der Anſicht, daß bei Beſtimmung der Eiſenbahnlinie dieſe Verhältniſſe allerdings mit in Anſchlag zu bringen ſein dürften.

Nach allen dieſen Momenten, glauben wir, kann es nicht zweifelhaft ſein, daß die Richtung des Schienenweges von Heidelberg nach Würzburg über Amorbach, Miltenberg und Wertheim zu führen ſein wird, wenn dieſe Bahn ihrem Zwecke vollkommen entſprechen und den gewichtigſten Staats- und nationalökonomiſchen Intereſſen allſeitig Rechnung getragen werden ſoll.

Das beigefügte Kärtchen, welches die Zugsrichtungen beider Linien bezeichnet, wird den Beweis der Richtigkeit der aufgeſtellten Anſichten liefern.

Digitized by Google


Haidstadt
Ullingen
Holzkirchen
Wustezell
Bettingen
Lindelbach
Helmstadt
Holzkirchhausen
Mudelhofen
Waldbüttelbronn
Mochberg
WÜRZBURG
Heidingsfeld
Waldbrunn
Eisingen
Kist
Rembach
Neubrunn
Urphar
B a y e r n
Gerchsheim
Oeroldshausen
Moos
Ingolstadt
Sulzdorf
Gambürg
Die Tauber
Gaubüttelbronn
Poppenhausen
Kreuzheim
Gützingen
Unt.
Bischofsheim
Grünsfeld
Zimmern
Vilchband
Kützbronn
Hofstetten
Lauda
Oerlachsheim

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google